

## La discapacidad es ¿evitable?... muchas veces si. Hablemos de seguridad vial.

Por **Estefanía Casadei\***

---

### RESUMEN

*Cada día en Argentina se pierden 10 vidas en accidentes de tránsito, y por cada persona fallecida, 2 personas quedan con secuelas graves. El 14 de abril conmemoramos el Día de la víctima con discapacidad por hechos de tránsito, resaltando las graves consecuencias de la inseguridad vial más allá de las víctimas fatales.*

*Según la OPS, cerca de 15.000 personas al año quedan con discapacidad permanente por accidentes de tránsito en nuestro país. Estas tragedias son evitables: hasta un 20% de las discapacidades adquiridas son resultado de accidentes que podríamos prevenir.*

*Las cifras son alarmantes: en 2020 se registraron aproximadamente 70.000 siniestros viales con víctimas, donde el 96% involucraba lesiones y el 4% restante resultaba en fatalidades. El perfil de las víctimas refleja un patrón preocupante: la mayoría son hombres jóvenes entre 15 y 34 años, y 6 de cada 10 heridos se trasladaban en motocicletas.*

*A las consecuencias sociales y familiares de estos accidentes se suma el costo económico, que de acuerdo al Observatorio Nacional Vial representa el 1,7% del PBI anualmente.*

*Es crucial tomar medidas desde el sector público y privado para prevenir y reducir estas tragedias. Cambios normativos, aumentos en los controles, mejoras en la infraestructura vial, y programas de formación y concientización son clave. Además, es fundamental mejorar la generación y seguimiento de estadísticas para comprender mejor el problema y tomar decisiones informadas.*

---

### De esto no se habla

En Argentina mueren diez personas por día en accidentes de tránsito (dato del año 2022). Los estudios revelan que por cada muerte en una colisión en la vía pública, dos personas quedan con secuelas graves, sin poder continuar normalmente con su vida laboral y social. De hecho, un informe de la OPS menciona que **en nuestro país cerca de 15.000 personas por año quedan con alguna discapacidad permanente como consecuencia de traumatismos resultantes del tránsito.**

El 14 de Abril se conmemora el Día de la víctima con discapacidad por hechos de tránsito, por lo tanto es una fecha clave para concientizar sobre este problema del que se habla muy poco en medios y redes, y que busca visibilizar las consecuencias de los siniestros viales no solo en cuanto a víctimas fatales, sino también en relación a las personas que sobreviven y quedan con algún tipo de discapacidad.

En muchas ocasiones aquellas personas que en un primer momento aparecen como heridos graves de un siniestro vial, luego serán personas con discapacidad. Es decir que una gran parte de los y las sobrevivientes a accidentes de tránsito quedarán con secuelas transitorias o permanentes que implicarán discapacidad, restricciones en sus funciones físicas, consecuencias psicosociales e impacto en su autonomía y calidad de vida.

Las entidades especializadas en seguridad vial sostienen que en Argentina, hasta un cuarto de las discapacidades adquiridas después del nacimiento son producto de accidentes o negligencias viales que se pueden evitar. Sin embargo, no hay cifras oficiales que magnifiquen la evolución de este problema a lo largo de las últimas décadas y permitan darle un seguimiento.

### Cifras en Argentina

De acuerdo a los últimos datos oficiales disponibles a nivel nacional (Anuario de Seguridad Vial 2020 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- ANSV-), **en el país se registran por año unos 70 mil siniestros con víctimas** (se debe tener en cuenta que el año analizado representó una baja histórica de siniestros debido a las medidas de aislamiento obligatorio implementados por la pandemia de Covid 19, por lo que se puede inferir que estas cifras están subestimadas<sup>1</sup>). De este total, el 96% corresponde a siniestros con lesionados y el 4% restante se debe a la siniestralidad fatal. El perfil de personas heridas es muy similar al de víctimas fatales: **las estadísticas registran mayor presencia de varones, jóvenes entre 15 y 34 años y de usuarios de motos** (6 de cada 10 heridos se trasladaban en este tipo de vehículo).

Un informe del Observatorio Nacional Vial y el Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires indica que los tipos de lesiones que originaron las discapacidades o incluso la muerte en los lesionados graves que ingresaron en el sistema público de salud se concentraron en las extremidades (40,3%), y que las principales causas de discapacidad a largo plazo fueron las lesiones espinales, en la cabeza y en las extremidades.

Por otra parte, el Estudio Nacional del Perfil de personas con Discapacidad realizado por el INDEC en el año 2018 establece que en Argentina el 10,2% de la población de 6 años o más tiene alguna dificultad que representa una discapacidad (lo que equivale a 3,5 millones de personas). De este total, el 16,7% (unas 600 mil personas) tiene una discapacidad que proviene de un accidente (de tránsito, doméstico, laboral, deportivo, etc.). En el análisis por región, este porcentaje escala al 20,2% en las provincias del Noreste, y al 19,7% en la Patagonia.

Los datos exhiben que, entre la población cuya causa principal de la dificultad es un accidente, el 65,9% tiene una sola dificultad (principalmente motora), un 18,5% presenta dos dificultades (que puede ser visual, auditiva, mental-cognitiva, de la comunicación, etc.) y un 7,9% tres dificultades o más.

---

<sup>1</sup> La ANSV aclara en su Anuario 2020 que “A causa de la menor exposición al tránsito con motivo de la pandemia por COVID-19, estos valores son los más bajos registrados desde la creación de la ANSV”

Nuevamente en este caso se observa una diferencia por género, ya que entre los varones con discapacidad, un 23% de ellos la adquirieron a partir de un accidente, mientras que en las mujeres este porcentaje es menos de la mitad (11,5%).

**Sería sumamente útil que este último estudio realice una distinción específica que detalle el porcentaje de *accidentes de tránsito* particularmente diferenciado del resto de los tipos de accidentes posibles. Especialmente porque la siniestralidad vial tiene altas posibilidades de evitarse a partir de la implementación de políticas públicas, capacitación, sensibilización y cambios en el comportamiento de la población en materia de seguridad vial.**

Si nos adentramos en el nivel provincial, la Provincia de Santa Fe ha avanzado en la generación de información sobre esta problemática. De acuerdo a la Agencia santafecina de Seguridad Vial, está comprobado que aproximadamente el 10% de las personas que resultan gravemente lesionadas por accidentes viales, permanecerán con alguna secuela grave de traumatismo craneoencefálico, lesiones medulares o diversas amputaciones que dificultarán su desenvolvimiento normal. **Por cada fallecido registrado por un accidente de tránsito, 3 personas resultan con alguna secuela grave o moderada.**

Para 2021 las autoridades indicaron que 416 personas fallecieron en siniestros viales en la Provincia, y más de 1.000 personas quedaron con lesiones irreparables, que necesitan de la atención médica. **En 2018, el 5% de las personas que fueron internadas por un accidente vial egresaron del efector de salud con un Certificado Único de Discapacidad (CUD) en trámite.**

Asimismo, el Observatorio Vial de esta Provincia ha trabajado en una investigación sobre la estimación de los Años de vida perdidos y Vividos con discapacidad (*DALYs*, por su sigla en inglés) como consecuencia de la siniestralidad vial para la población de la provincia a partir del año 2015 y aplicable a los años subsiguientes. La metodología utilizada en el estudio estima los años de vida perdidos como consecuencia de los siniestros viales, (definidos como la diferencia entre la expectativa de vida y la edad de fallecimiento de las víctimas). También estima los años vividos con discapacidad por los lesionados en accidentes de tránsito, que se ajustan a partir de parámetros establecidos internacionalmente según la gravedad de las lesiones padecidas. **Los resultados indicaron que la población de la provincia de Santa Fe pierde por año aproximadamente 31.000 años de vida y de vida sin discapacidad, como consecuencia de siniestros viales.**

### **Impacto económico**

Si existen escasas cifras oficiales y sistemáticas que abordan la problemática de la discapacidad en el entorno de los siniestros viales, se dispone aún de menor cantidad de información acerca del costo económico que implica esta problemática.

Un informe del Observatorio Nacional Vial (OSV 2019) indica que “contar con estimaciones de los costos asociados a los siniestros viales ocurridos en el territorio argentino resulta relevante por varios motivos: (1) porque posibilita que las inversiones en seguridad vial sean priorizadas adecuadamente en relación a otras prioridades de política pública; (2) es útil para resaltar los importantes beneficios económicos en los que deriva invertir en prevención; (3) permite construir análisis de costo-beneficio que estimen el retorno social que tiene la inversión en infraestructura y seguridad vial; y (4) constituye un elemento de discusión valioso para resaltar la importancia que

revisten las políticas de seguridad vial para la sociedad como un todo, con el objeto de lograr un mayor nivel de sensibilización social sobre el tema”.

En este documento, se creó una metodología específica para la medición en Argentina del costo económico de la siniestralidad vial que estableció, en primer lugar, una distinción acerca de los costos que suelen ser considerados para la cuantificación. Entre ellos se destacan principalmente cinco rubros: **gastos médicos, costos por pérdida de productividad, costos humanos, daños a la propiedad, costos administrativos**; y con menor grado de relevancia, se incluyen los costos funerarios, costos ambientales, costos en subsidios, costo de las pérdidas generadas a raíz de las congestiones de tránsito, entre otros.

El estudio concluyó que, considerando a los siniestros con víctimas fallecidas, heridos graves y leves, **el costo económico de la siniestralidad vial en Argentina alcanza anualmente un 1,7% del Producto Bruto Interno (PBI)**. Asimismo sostiene que estos resultados están en consonancia con lo observado en otros países, en donde la relación entre costo de la siniestralidad vial y PBI puede estar en el rango del 1,1% al 2,9% en el caso de países de ingreso medio/bajo, o entre el 0,5%-6% en países de ingreso alto

En base a las cifras mencionadas, las tendencias indican que de no aumentar la eficacia de las acciones preventivas, tanto por parte del estado como de la sociedad civil y cada individuo, la siniestralidad vial seguirá en aumento y pudiendo llegar a convertirse en una crisis mundial de salud pública.

### ¿Qué podemos hacer?

Las organizaciones especializadas en seguridad vial coinciden en que se debe trabajar desde el sector público, privado, ciudadanía y organizaciones no gubernamentales para evitar, reducir, y minimizar las múltiples consecuencias de los siniestros viales. Esto debe realizarse a través de diversas estrategias que aborden esencialmente cambios normativos, capacitación, controles y prevención, con el objetivo de que la sociedad adopte patrones de conducta más seguros, sin una innecesaria exposición al riesgo. Esto incluye acciones en distintos niveles, que lógicamente buscan lograr un impacto a corto, mediano y largo plazo:

- Cambios en la normativa de seguridad vial:** ley de alcohol cero, imposición de velocidades máximas (recomendadas en 30 kms/h para zonas urbanas según la ANSV<sup>2</sup>), obligatoriedad de uso de casco, cinturón de seguridad, sanciones por uso del celular al conducir, por detección de alcohol o drogas en conductores, entre otras.
- Aumento de controles:** la fiscalización permanente del cumplimiento de estas medidas es fundamental para asegurar su impacto. Es fundamental que los controles abarquen a todos los actores que intervienen en la vía pública, no sólo conductores de automóviles sino también ciclistas, motociclistas, peatones, choferes profesionales, etc. Para que las medidas anteriores sean efectivas deben estar acompañadas de controles sistemáticos que permitan sancionar a quienes las incumplen.
- Mejoras en la infraestructura vial** y controles pormenorizados del parque automotor circulante.

---

<sup>2</sup> Ver iniciativa de la ANSV “Calles para la vida”

<https://www.argentina.gob.ar/noticias/calles-para-la-vida-una-medida-eficaz-que-requiere-tan-solo-decision>

- Formación y concientización:** jornadas y campañas que busquen desestimar la exposición innecesaria a los riesgos de la población, que transmitan el valor de la responsabilidad individual y colectiva. Que incluyan a un amplio abanico social incorporando a docentes, agentes públicos, profesionales de la salud, medios de comunicación, adolescentes y jóvenes, niños y niñas en edad escolar.
- Información:** difusión de informes regulares con actualización permanente sobre el estado de transitabilidad, recomendaciones en los medios de comunicación, y estadísticas sobre seguridad vial.

En relación a este último punto vinculado a la difusión, generación y seguimiento de estadísticas, la Organización Mundial de la Salud y múltiples organismos internacionales trabajan hace décadas en la consolidación de un registro de los siniestros viales y sus consecuencias en términos de morbimortalidad. Los distintos niveles de gobierno en Argentina deberían ponerse en sintonía con esta medida, avanzando en la generación de un sistema de monitoreo de indicadores que brinden información sistemática sobre las consecuencias de la siniestralidad vial (no solo sobre víctimas fatales), que pueda contribuir a la toma de decisiones de políticas públicas, la capacitación y la coordinación de estrategias para el abordaje de esta problemática.

### Para seguir pensando

El 13 de abril de 2023 se estrenó el documental “Sobrevivientes” que trata sobre tres personas que luego de un accidente de tránsito debieron cambiar radicalmente su vida y aprender a vivir con una discapacidad. Este largometraje puede verse de manera gratuita en Cinear.Play (<https://play.cine.ar/INCAA/produccion/8827>)

### Fuentes:

Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC, 2018) Estudio Nacional sobre el Perfil de las Personas con Discapacidad : resultados definitivos 2018. Disponible en: [https://www.indec.gob.ar/ftp/cuadros/poblacion/estudio\\_discapacidad\\_12\\_18.pdf](https://www.indec.gob.ar/ftp/cuadros/poblacion/estudio_discapacidad_12_18.pdf)

Gobierno de la Provincia de Santa Fe. Portal de noticias: <https://www.santafe.gob.ar/noticias/noticia/277802/>

Gobierno de la Provincia de Santa Fe. Agencia Provincial de Seguridad Vial. <https://www.santafe.gob.ar/ms/apsv/discapacidades-la-huella-invisible-de-los-siniestros-viales/>  
<https://www.santafe.gob.ar/ms/apsv/discapacidad-por-siniestros-una-consecuencia-invisible/>

Observatorio Nacional Vial (OSV, 2019). Estimación de los costos de la siniestralidad vial en Argentina. Disponible en: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv\\_dnov\\_estimacion\\_costos\\_argentina.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_dnov_estimacion_costos_argentina.pdf)

Observatorio Nacional Vial (OSV, 2020). Anuario Estadístico de Seguridad Vial 2019. Disponible en: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv\\_ov\\_anuario\\_estadistico\\_2019\\_actualizado\\_mayo\\_2022.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_ov_anuario_estadistico_2019_actualizado_mayo_2022.pdf)

Observatorio Nacional Vial (OSV, 2021). Anuario Estadístico de Seguridad Vial 2020. Disponible en: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/anuario\\_estadistico\\_2020.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/anuario_estadistico_2020.pdf)

Organización Panamericana de la Salud (OPS, 2011). Traumatismos causados por el tránsito y discapacidad. Disponible en: <https://www3.paho.org/hq/dmdocuments/2012/accidentes-discapacidad.pdf>

Portal Argentina Gob.ar. Iniciativa Calles para la Vida. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/calles-para-la-vida-una-medida-eficaz-que-requiere-tan-solo-decision>



*\*La autora es politóloga y consultora especialista en políticas públicas.*

*Instagram: qydar\_arg*

*Correo electrónico: qydarcomunicacion@gmail.com*